



MINISTÉRIO DA FAZENDA
CÂMARA SUPERIOR DE RECURSOS FISCAIS
TERCEIRA TURMA

Processo nº : 111128.001667/96-52
Recurso nº : 302-118.843
Matéria : VISTORIA ADUANEIRA
Recorrente : FAZENDA NACIONAL
Recorrida : 2ª CÂMARA DO 3º CONSELHO DE CONTRIBUINTES
Interessada : INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA
Sessão de : 21 de agosto de 2006.
Acórdão nº : CSRF/03-04.911

I.I. CONFERÊNCIA FINAL DE MANIFESTO. FALTA DE MERCADORIA. TRANSPORTE MARÍTIMO NA MODALIDADE CIF. MOVIMENTAÇÃO "HOUSE TO HOUSE". RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR. INCABÍVEL. - Não cabe responsabilizar o transportador por falta de mercadorias contidas em container transportado por via marítima, entregue ao importador com lacre intacto e sem avarias, atestado em procedimento de vistoria aduaneira, no momento do desembarço aduaneiro, com movimentação "house to house", e na modalidade CIF.

Recurso especial negado

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos de recurso interposto pela FAZENDA NACIONAL.

ACORDAM os Membros da Terceira turma da Câmara Superior de Recursos Fiscais, por maioria de votos, NEGAR provimento ao recurso, nos termos do relatório e voto que passam a integrar o presente julgado. Vencidos os conselheiros Judith do Amaral Marcondes Armando e Manoel Antonio Gadelha Dias que deram provimento ao recurso.

MANOEL ANTONIO GADELHA DIAS
PRESIDENTE

OTACÍLIO DANTAS CARTAXO
RELATOR

FORMALIZADO EM: 22 DEZ 2006

Participaram, ainda, do presente julgamento os Conselheiros: CARLOS HENRIQUE KLASER FILHO, JUDITH DO AMARAL MARCONDES ARMANDO, LUÍS ANTONIO

Processo nº : 111128.001667/96-52
Acórdão nº : CSRF/03-04.911
Recurso nº : 302-118.843
Recorrente : FAZENDA NACIONAL
Interessada : INTERSEA AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA

RELATÓRIO

Mediante a realização de procedimento de vistoria aduaneira, consoante o Termo de Vistoria nº 0.069/96 (fl. 40) a Comissão designada pela Repartição Preparadora apurou a falta de 792 pares de tênis Reebok modelo 200360 e 1.350 pares de outros modelos, após a descarga do container (GSTU-722.885-2) coberto pelo conhecimento marítimo SENU 106260, de acordo com os BL's nº 1-300561.b (fl. 09) e nº SENUJKT106260 (fl. 10), cuja carga totalizava sendo 5.004 pares de tênis Reebok – modelo 200360 e 2.700 pares dos modelos 200385, 386 e 361, respectivamente, pesando 6.120,40 kg, manifestados a fl. 31.

Em razão desse extravio ocorrido por ocasião do transporte realizado pelo navio Prosperity foi formalizada notificação de lançamento nº 000.036/96, contra a contribuinte em epígrafe, para exigência de crédito tributário (I.I.) de R\$ 7.277,49.

Impugnando (fls. 06/08) o feito o contribuinte requer a improcedência da ação fiscal sob o argumento de que o transportador não pode ser responsabilizado por erro/negligência do exportador que estufou mercadorias com peso a menor, em container do tipo *House to House*.

Argüi a contribuinte que o container em questão foi descarregado do navio com seus lacres intactos, conforme o Termo 69/96 (fl. 02), que declara não haver indícios externos de violação; que sendo o transporte em questão da modalidade "*House to House*", a unidade (container) foi estufada, contada, peiada e lacrada pelo exportador, não tendo o transportador marítimo, em momento algum, participado de nenhuma destas operações; que o exportador consolidou as mercadorias com o peso a menor, tratando-se, conseqüentemente, de um caso típico de erro ou negligência do exportador; que conforme o art. 30 do Dec. 80.145/77, que regulamenta a Lei nº 6.288/75 sobre unitização, movimentação e transporte, a transportadora será exonerada de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias quando houver erro ou negligência do exportador; que o Terceiro Conselho de Contribuintes já acolheu este entendimento através de acórdãos, exonerando o transportador no caso de containeres vindos com a cláusula "*Said to contain/house to house*".

O Acórdão DRJ/SP nº 9.165/97-47.598 (fls. 50/53), prolatou a decisão que julgou a ação fiscal procedente, resumindo o seu entendimento de acordo com os termos contidos na ementa adiante transcrita:

"VISTORIA ADUANEIRA – Falta apurada em contêiner com lacres de origem intactos e com cláusula House to House. Responsabilizado o transportador na medida em que houve diferença de peso entre o BL emitido no embarque e o verificado no desembarque.

AÇÃO FISCAL PROCEDENTE."

Processo nº : 111128.001667/96-52
Acórdão nº : CSRF/03-04.911

Ressaltando-se que o contêiner estava com os lacres intactos, a fiscalização apurou uma diferença de 22,3% do peso manifestado e a falta de 2.142 pares de tênis, cerca de 27,8% dos volumes declarados.

Esclarece a autoridade julgadora que é compreensível que o transportador não possa ter contato com o interior do contêiner que está transportando, tendo em vista que este foi lacrado pelo exportador, impossibilitando-o de saber sobre o conteúdo da mercadoria com o qual foi estufado tal contêiner. Entretanto, o transportador pode e deve pesar o contêiner para emitir o BL respectivo. Assim deveria ter apurado a diferença do peso e fazer uma ressalva no BL de que o contêiner sob cláusula "House to House" estava sendo entregue com diferença de peso, fato que era passível de realização por parte do transportador.

Argüi, finalmente, o voto condutor que um lacre de origem não é suficiente para descaracterizar uma declaração por escrito de ter o transportador recebido determinado peso para transporte, uma vez que esse lacre pode ser trocado, eis que não se submete às cautelas daqueles lacres utilizados pela Fiscalização, confeccionados com numeração seqüencial e controlados um a um pelas repartições aduaneiras.

Discordando das exigências contidas na decisão de primeira instância, a autuada interpôs recurso voluntário (fls. 57/61) reiterando os termos contidos na peça exordial, para complementá-los, alegando em apertada síntese:

- Nos termos art. 3º do Dec. 116/67, com a descarga da mercadoria e entrega à entidade portuária recebedora cessa a responsabilidade do transportador marítimo.
- O contêiner em questão foi descarregado do navio PROSPERITY CONTAINER em 15/01/96 e foi recebido pela entidade portuária/CODESP com seu lacre original intacto, sem indícios de violação e sem qualquer ressalva quanto a peso. A partir daí, foi o container transportado para o TRA IV – Deicmar.
- A Comissão de Vistoria Aduaneira realizou a vistoria em 15/03/96, responsabilizando o transportador pela falta de 278 volumes.
- Verifica-se no Termo de Avaria que o container em questão deu entrada no Depósito Alfandegado Público sem qualquer ressalva, o que comprova que o cofre de carga achava-se com o lacre intacto, fato este também atestado pelas G.M.C.I., por ocasião de sua entrada no DPA, provando com isso que o comandante da embarcação zelou adequadamente pela boa guarda da carga, cumprindo fielmente o transporte contratado e entregando as mercadorias nas mesmas condições em que as recebeu do exportador.
- Ressalta que o transporte em questão foi realizado na modalidade *House to House* (FCL/FCL), sob a cláusula *Said to contain = Shipper Stow, Load, Count & Seal*, ou seja, foi o embarcador que estufou, pesou, lacrou o container e declarou o peso que foi manifestado no contrato de transporte marítimo.
- O transportador não pode ser responsabilizado sob o extravio de carga e/ou diferença de peso verificados pela vistoria aduaneira, já que entregou o container no porto de destino tal qual como recebido do embarcador no porto de origem.
- Esta hipótese está prevista no art. 30 do Dec. nº 80.145/77, que regulamentou a Lei nº 6.288, de 11/12/75, o que igualmente isenta o transportador marítimo de responsabilidade pelo extravio constatado após a descarga.
- Portanto, não só pelas condições/cláusulas sob as quais foi feito o transporte marítimo, mas também pelas evidências fáticas, estão presentes as hipóteses

Processo nº : 111128.001667/96-52
Acórdão nº : CSRF/03-04.911

previstas no art. 20, I e IV, da Lei 6.288/75, regulamentada pelo Dec. nº 80.145/77.

- Cita jurisprudência do Terceiro Conselho de Contribuintes consoante os acórdãos n[301-25.744, da própria Intersea, além de outros de nº 302-31.760, 302-31.890.
- É absurdo pensar que o capitão do navio devesse conferir o peso do container antes do embarque. Nessa modalidade de transporte o container é entregue lacrado ao costado do navio e a presunção é que ele tenha sido conferido pela Alfândega do porto de embarque, a exemplo do que ocorre com os embarques feitos no Brasil. A lacração é feita na presença do agente alfandegário.

Requer a improcedência da ação fiscal.

O julgamento é convertido em diligência nº 302-0.8682, para que seja informada a data da efetiva descarga do container no porto de Santos (do navio para a CODESP); informar se naquela oportunidade foi lavrado Termo de Avaria pela CODESP ou mesmo pela DEICMAR (TRA – IV), juntando cópia em caso afirmativo; juntar cópia legível da Guia de Movimentação de Container (G.M.C.I.) correspondente.

Retornando os autos à Colenda Corte foi proferido o acórdão nº 302-34.333 (fls. 109/122), que prolatou a decisão que proveu, por maioria de votos, o recurso voluntário interposto sintetizando o seu entendimento mediante ementa adiante transcrita:

“EXTRAVIO. VISTORIA ADUANEIRA. CONTAINER HOUSE/HOUSE. LACRE INTACTO – Inadmissível a responsabilização do transportador marítimo pelo extravio de mercadoria, apurado em vistoria aduaneira, que deveria estar acondicionada em container transportado sob condições “HOUSE TO HOUSE”, quando o container, no momento da sua abertura para vistoria, ainda se encontra com o lacre de origem intacto. Precedentes do Terceiro Conselho de Contribuintes e da Câmara Superior de Recursos Fiscais.
PROVIDO POR MAIORIA.”

O voto vencedor assentou entendimento sobre a responsabilização pelos tributos devidos a quem lhe de azo (o exportador), de acordo com o art. 478 do RA/85, que reportou à sua matriz legal, o parágrafo único do art. 60 DL nº 37/66, arguindo que o container foi descarregado no Porto de Santos com seus lacres intactos, sem quaisquer indícios de violação, portanto, em nenhum momento restou comprovado, ou sequer evidenciado, que o transportador marítimo tenha dado causa ao extravio da mercadoria.

Ademais disso, as cláusulas que designam as condições em que se realizou o transporte da mercadoria estão inseridas em Acordos Internacionais, - antigas Conferências Internacionais de Fretes, os quais se sobrepõe à legislação tributária interna, como previsto no próprio art. 98 do CTN, além do art. 20, *caput* e incisos, da Lei nº 6.288/75, que também exonera a empresa transportadora de toda a responsabilidade pelas perdas e danos às mercadorias na situação em que estabelece.

Contrapondo-se à decisão prolatada às fls. 109/122 a Fazenda Nacional interpõe o seu recurso especial com fulcro no art. 5º-I do RICSRF, para argüir, sucintamente:

Processo nº : 111128.001667/96-52
Acórdão nº : CSRF/03-04.911

- O art. 32-I do DL nº 37/66 reza que é responsável pelo imposto o transportador, quando transportar mercadoria procedente do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno.
- O art. 123 do CTN restou ofendido pelo acórdão ora recorrido, posto que entendeu que a cláusula “*house to house*” constante do contrato marítimo eximiria a recorrida da responsabilidade pela falta de mercadorias no container, ao contrário do art. 123 que dispõe que “*salvo disposições em contrário, as convenções particulares, relativas à responsabilidade pelo pagamento de tributos, não podem ser opostas à Fazenda Pública, para modificar a definição legal do sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes*”.
- Requer o restabelecimento da decisão de primeira instância.

À fl. 132 consta de despacho pela admissibilidade do recurso especial de divergência interposto, de lavra do Presidente da Segunda Câmara do Terceiro Conselho de Contribuintes.

À fl. 135/v, consta da devolução do AR sem a devida ciência pela interessada, por conseguinte inexistindo contra-razões.

É o relatório.



Processo nº : 111128.001667/96-52
Acórdão nº : CSRF/03-04.911

VOTO

Conselheiro OTACÍLIO DANTAS CARTAXO, Relator

Versa o tema submetido ao debate sobre a titularidade da responsabilização pela perda de mercadorias acobertada pela DI nº 37.811, registrada em 31/01/96 (BL nº 1.3.00561.b da Jakarta da Seaquest Line e nº SENU JK106260 da DSR Senator Lines), condicionada no container nº GSTU 722885-2, lacrado pelos Selos de controle nºs 144266 e 000251, transportada no navio Prosperity Container VG. 504, cujo contrato de venda internacional de mercadoria adotou a modalidade de venda CIF (custo, seguro e frete pagos pelo exportador) e o tipo de movimentação "*house to house*" (mercadoria colocada em container na sede do exportador e entregue na do consignatário), por conseguinte sobre a exigência do crédito tributário apurado através da notificação de lançamento nº 0.036/96 (fl. 01).

A exigência decorreu de constatação levada a cabo pela Comissão de Vistoria Aduaneira que apurou a falta de 119 caixas de tênis Reebok - modelos diversos, de um total de 278 caixas, conforme consta do manifesto de carga, responsabilizando o transportador pelo feito, com fulcro no art. 478-IV, que atribui ao mesmo o ônus da exação pela divergência para menos do peso do volume em relação ao declarado no manifesto, c/c o art. 480 do RA/85, que incumbe ao indicado como responsável de provar a exclusão de sua responsabilidade.

Esta posição foi mantida pela DRJ/SPO e reformada pelo Acórdão nº 302-34.333, que excluiu a responsabilidade do transportador pela perda em razão das condições em que se deu o transporte, ou seja, ante o fato de o transportador somente ter tido contato com a mercadoria após o transbordo da amurada de seu navio, portanto impossibilitado de conhecer o conteúdo ou o peso das mercadorias manifestadas e anteriormente condicionadas em container na sede do exportador, por conseguinte por haver entregue as mercadorias ao destinatário nas mesmas condições em que as recebera, de acordo com o tipo de movimentação assinalado "*house to house*", com fulcro nos incisos I e VI do art. 20 da Lei nº 6.288/75 e *caput* do art. 478 do Dec. 91.030/85, cuja matriz legal é o parágrafo único do art. 60 do DL nº 37/66, que atribui a responsabilidade pelos tributos apurados em razão de avaria ou extravio de mercadoria a quem lhe deu causa.

A Fazenda Nacional requer a reforma da decisão *a quo* com base no art. 32 do DL nº 37/66 que responsabiliza o transportador pelo imposto quando transportar mercadoria procedente do exterior ou sob controle aduaneiro, inclusive em percurso interno, e no art. 123 do CTN, por entender que a matéria *sub judice* reveste a natureza de convenção particular, portanto não pode ser oposta à Fazenda Pública para modificar a definição legal do sujeito passivo das obrigações tributárias correspondentes.

De antemão assinale-se que o Termo de Movimentação de Container (fl. 85) e Termo de Avaria (fl. 87/88) não registrou a existência aparente avaria externa no container objeto de apreciação; os lacres nºs 144266 e 000251 estavam intactos por ocasião da vistoria, números estes também contidos nos Termos de Vistoria Aduaneira (fls. 03 e 41), no BL (fl. 09), na DI nº (fl. 17, campo 12) e no requerimento de vistoria e avaria (fl. 14, campo de volumes manifestados), detalhe esse que colabora com a eliminação da hipótese de que os



Processo nº : 111128.001667/96-52

Acórdão nº : CSRF/03-04.911

mesmos foram adulterados e/ou substituídos durante o transporte da origem ao destino das mercadorias.

É sabido que o art. 478-IV do RA/85 responsabiliza o transportador pela avaria ou extravio de mercadoria enquanto a mesma se encontrar sob a sua incumbência. No caso vertente inexistente avaria e quanto ao extravio labora em seu favor a excludente de responsabilidade posto que não há nos autos elemento de prova material que ateste que o mesmo deu causa à falta da mercadoria em comento, sequer pode ser alegado que o extravio dessas mercadorias se deu depois da mercadoria embarcada, em razão de haver recebido o container ovado e lacrado.

Ao contrário, a mercadoria foi entregue no porto de destino com o invólucro supostamente em perfeitas condições de manuseio, sem a existência de avaria externa perceptível ou adulteração de selo de segurança, que justificasse a necessidade de se registrar ocorrência nesse sentido.

Afastada esta hipótese, entretanto, ainda focado na análise das circunstâncias materiais do fato e na busca de seus efeitos voltam-se os esforços para os termos contratuais por envolver os direitos e obrigações das partes, portanto os limites e riscos assumidos e responsabilidades respectivas.

Na ausência dos contratos de fretamento e de compra/venda nos autos, sobraram os excertos de documentos que nos trouxeram elementos para análise, quais sejam: o conhecimento de embarque, o termo da avaria, o termo de vistoria aduaneira, o termo de visita aduaneira, entre outros, que denotam a modalidade de contrato de transporte marítimo utilizado no caso vertente (CIF) e da forma de movimentação de container (*house to house*). Buscou-se, ainda, subsidiariamente orientações contidas no INCOTERMS 2000 e na jurisprudência administrativa da Colenda Corte.

Nesse sentido a Convenção das Nações Unidas de 1980 sobre Contratos para a Venda Internacional de Mercadorias, em seu artigo 68 estipula que *“se as circunstâncias assim indicam, o risco é assumido pelo comprador a partir do momento em que as mercadorias foram entregues ao transportador que emitiu os documentos expressando o contrato de transporte”*.

Nos contratos da modalidade CIF (custo, seguro e frete) o vendedor/exportador deve pagar os custos e frete necessários para levar as mercadorias ao porto de destino nomeado, contratar o seguro (somente para cobertura mínima) em favor do comprador e pagar o valor do respectivo prêmio, MAS o risco de perda ou dano às mercadorias, bem como quaisquer custos adicionais devidos a eventos ocorridos após o momento da entrega (quando as mercadorias transpõem a amurada do navio no porto de embarque), é transferido do vendedor ao comprador, que se desejar ter a proteção de uma cobertura maior, ele precisa ou acordar isso expressamente com o vendedor ou fazer o seu próprio seguro extra.

É da essência do contrato CIF que o vendedor cumpre o contrato no país de embarque ou despacho, sendo responsável pelo desembaraço das mercadorias para exportação.

Assim, nessa modalidade de contrato, o vendedor é liberado de quaisquer risco e custo adicionais após ele ter cumprido plenamente o seu contrato através da

Processo nº : 111128.001667/96-52

Acórdão nº : CSRF/03-04.911

contratação do transporte e entrega das mercadorias ao transportador e por fornecer o seguro nos termos CIF.

A necessidade de realização de uma inspeção de pré-embarque IPE, a ser realizada antes ou no momento em que as mercadorias são entregues pelo vendedor para transporte, exceto se o contrato estipular de outra maneira, é de total responsabilidade e de ônus do comprador, segundo o INCOTERMS.

Assim é que no comércio de container o meio do transportador verificar o conteúdo do container não existe, a menos que ele mesmo seja o responsável pela estiva do container.

Cumpre, ainda, observar que tais tratativas dizem respeito a normas de caráter universal (internacional). Significa que nos excertos dos artigos 96 e 98 do CTN, a expressão "legislação tributária" compreende as leis, os tratados e as convenções internacionais e que, os tratados e as convenções internacionais revogam ou modificam a legislação tributária interna, e serão observados pela que lhes sobrevenha.

Ocorre que o enfoque a ser observado sob este prisma trata de responsabilização quanto às figuras de vendedor e comprador, não inserindo neste contexto a figura do transportador, em razão do exposto entendimento esposado no sentido de exclusão de responsabilização do mesmo, visto que o transportador não possui condições de obter conhecimentos precisos sobre a mercadoria colocada após a amurada do navio, exceto quando ele próprio faça a estiva.

Com a finalidade de complementar a construção da tese ora em debate, bem assim de sua apresentação de forma didática, adoto como parte deste trabalho excertos do voto contido no acórdão CSRF/03-04.249, protagonizado pelo i. Conselheiro Nilton Luiz Bártoli, adiante transcrito:

"Buscando maiores subsídios para também atingir o necessário entendimento aplicável ao deslinde da controvérsia, constatei que as cláusulas inseridas nos Conhecimentos de Transporte, dos tipos: "House to House"; "House to Pier"; "Shippers Load Stowed and Count"; "Said to Contain", são, efetivamente, denotativas das condições em que as mercadorias são dadas a transportar, na origem, pelos Exportadores e/ou Embarcadores, objetivando a fixação do preço do frete, que varia em decorrência de diversos fatores (cubagem, valor envolvido, etc.) incluindo-se, ainda, a questão da minimização da operação de carregamento e descarregamento (maior ou menor manuseio) e dos riscos de danos (extravio e avaria) durante a viagem. Tais cláusulas ou convenções fazem parte dos usos e costumes que norteiam o transporte internacional de cargas, tanto assim que integram as Tarifas Internacionais de Fretes, estabelecidas em Acordos ou Convenções Internacionais das quais o Brasil participa, ratificando as respectivas Tarifas.

Tomamos, como paradigma, a Tarifa nº 4 (FMC. Nº 31) da "INTER-AMERICAN FREIGHT CONFERENCE - SECTION "C" (Conferência Inter-Americana de Frete - Seção C), efetivada em 1º de fevereiro de

Processo nº : 111128.001667/96-52
Acórdão nº : CSRF/03-04.911

1988, página 98, onde encontramos o seguinte trecho (em idioma original), segundo impressão feita no Brasil, (...), que se traduz livremente:

REGRAS E REGULACOES DA SECAO

REGRA 30 TRAFEGO DE CONTAINERS (CONT'D)

II - CONTAINERS PRÓPRIOS OU ALUGADOS PELOS TRANSPORTADORES

A - TRAFEGO CASA A CASA

1 - Container de carga para ser empacotado pelo exportador, representante ou seu agente a suas custas e desovado pelo importador, consignatário, ou seus agentes a suas custas.

O exportador fornece ao transportador quando liberado um carregamento e o container selado, uma lista do conteúdo do container, mostrando descrição das mercadorias e o peso bruto e as medidas que tem o conteúdo, e o transportador aceitará o mesmo como "embarcado por conta do exportador" e o bill of lading será então clausulado. A lista requerida deve ser fornecida ao transportador antes para emissão do bill of lading mas não mais tarde que o dia anterior de trabalho para saída do navio do porto de embarque, caso contrário o container será fretado baseado nas medidas interiores do container e será tratado como proporcionado nas Regras 2f, 2h, Regra 4, 5 e 12 e todas as outras aplicáveis regras dessa tarifa, sem referência a regras de frete para container."

Tendo-se como exemplo essa modalidade - "house to house", que se traduz para "casa a casa", denota-se que a mercadoria é estufada ou consolidada no interior de um cofre de carga (Container) por conta e risco do expedidor ou exportador, em dependências próprias, sem qualquer participação do transportador, que recebe o mesmo Container a bordo, já devidamente consolidado e lacrado pelo mencionado expedidor ou exportador. Daí porque os Exportadores, assim como os destinatários (Importadores) aceitam que o transportador insira nos respectivos Conhecimentos as expressões: "Shipper's Stow, Load and Count"; "Said to Contain", ou semelhantes. Nesta modalidade (Casa a Casa), corre por conta do Importador ou Consignatário as operações de desestufagem ou desconsolidação (desova) do cofre de carga, também sem interferência do transportador."

In casu, o entendimento exarado no acórdão recorrido não merece retoque, em razão da lucidez com que tratou da motivação, sob o prisma da excludente de responsabilidade do transportador pelo extravio de parte da carga, com fulcro nos incisos I e VI do art. 20 da Lei nº 6.288/75 e *caput* do art. 478 do Dec. 91.030/85 (p.único, do art. 60 do DL nº 37/66), uma vez que o transportador não deu causa ao mesmo.

Acrescente-se à motivação expendida pela decisão *a quo* os mandamentos esculpidos nos artigos 96, 98 e 112 do CTN, no art. 20 da Lei nº 6.288/75 e, subsidiariamente, às regras contidas no INCOTERMS 2000, aprovadas pela ONU, além da jurisprudência desta Colenda Corte cujos acórdãos nºs CSRF/03-01.638 e CSRF/03-04.249 que

Processo nº : 111128.001667/96-52

Acórdão nº : CSRF/03-04.911

menciono a título de ilustração, por meio dos quais se dá cumprimento aos princípios da verdade material e da finalidade, para de forma harmonizada, chegar-se ao deslinde do conflito existente.

Ademais disso, observe-se que o pressuposto invocado pela Fazenda Nacional com fulcro no art. 32 do DL nº 37/66, sequer trata de responsabilização do transportador por extravio ou perda de mercadorias na realização de transporte marítimo, fato este que de per si já levaria à sua não aplicação ao caso, por caracterizar um vício material insanável. Quanto ao argumento ancorado sob a égide do art. 123 do CTN, da mesma forma não merece prosperar, de acordo com os termos dos artigos 96 e 98 do mesmo *mandamus*.

Ex positis, uma vez já que admitido o recurso mediante despacho de fl. 132 e, não havendo preliminar a ser apreciada, no mérito, nego-lhe provimento.

É assim que voto.

Sala das Sessões, em 21 de agosto de 2006.


OTACÍLIO DANTAS CARTAXO

